ANUL XII No. 1577 — 4 PAGINI 3 LEI — Luni 21 Ianuarie 1935

Gazeta Sporturilor

ABONAMENTE
Pe un an . . . . . LEI 1000
Pe șase luni 500
Instituțiuni, Cluburi și Proprietari 2000

MARE COTIDIAN SPORTIV
Birourile: STRADA INGINER ANGHEL SALIGNY No 3. — BUCUREȘTI.
Fondatori: E. EMILIAN și E. MUNTEANU — Director: AL. MUNTEANU — Prim redactor: N. PAPAGHEORGHE

PUBLICITATEA DUPĂ TARIF
Telefon: Direcție 3.26.60, Administrație 3.26.60, Redacție și Provincie 3.26.69

Campionatele naționale de bobsleigh, skeleton și săniuțe au început eri la Sinaia

Rezultatele primei zile. Grănicerul și Aeronautica conduc după prima zi.

SINAIA, 19 (Rador). — Campionatele naționale de bobsleigh, skeleton și săniuțe organizate de Federația Română de specialitate au început astăzi în localitate. Timpul este foarte favorabil, pârtia bine amenajată și sub raportul îngrijirii excepțional de bună.

In prezența d-lor: general Cartianu, președintele Federației, maior Popovici și ing. Ghițulescu, vice-președinți, căpitan E. Popescu, secretar general, membrii comitetului, au avut loc primele probe ale zilei.

REZULTATELE TEHNICE
CUPA ZIARULUI «UNIVERSUL»

1. Clubul sportiv Grănicerul-București (sub.-lt. Dănăricu) în 2 minute, 21 sec. și 8/10.
2. Regimentul 2 Artilerie (sub.-lt. Budișteanu) în 2 minute, 26 sec. și 5/10.
3. Aeronautica (lt. Papană) în 2 minute, 26 sec. și 6/10

CUPA EFORIEI SPITALELOR CIVILE

1. Aeronautica, 2 min., 23 sec., și 7/10.
2. Grănicerul, 2 min., 25 sec. și 1/10.
3. Vâlceana (Râm. V.), 2 min., 29 sec. și 3/10.

CUPA V. V. TILLEA

1. Aeronautica, 2 min., 21 sec. și 9/10.
2. Grănicerul, 2 min., 23 sec. și 8/10.
3. Reg. 2 Art., 2 min., 25 sec. și 5/10.

Recordul pistei înregistrat astăzi: Grănicerul, 2 min., 21 sec. și 8/10.

Cel mai bun timp mediu: 1. Grănicerul, 2 minute, 23 sec. și 7/10.

Clasamentul primei zile:

1. Grănicerul și Aeronautica, 13 p.
3. Regim. 2 Artilerie, 7 puncte.
4. «Motul» (maior Mihail) Brig. 11 Art., 5 puncte.
5. Politechnica (Negulescu), 4 puncte.

PROGRAMUL ZILEI A DOUA
DUMINICA 20 IANUARIE

Campionatul militar de bob a două persoane.

Cupa ziarului «Universul» pentru coborâre mixtă.

Coborâri cu săniuța.

Campionatele naționale țin până în ziua de 23 Ianuarie.

Grecia construește un stadion olympic

ATENA 19 (Intersport). — Conducătorii comitetului olympic grec au luat hotărârea să construiască un mare stadion olympic modern, pe malul fluviului Ilisso.

Lucrările vor începe în curând.

Pregătirile Italiei pentru Olympiada din 1940

Comitetul olympic italian se va lansa într'o uriașe campanie.

ROMA, 16. (Coresp. part.). — In așteptarea deciziei prin care C. I. O. va hotărî ca Olympiada din 1940 să se desfășoare la Roma (italienii sunt foarte optimiști în această direcție) capitala Italiei a început să se ferchezuiască.

Marile succese reușite de italieni din punctul de vedere al organizării (campionatul mondial de football, campionatele europene de atletism) constituie pentru italieni argumentul irefutabil că C. I. O. nu-i poate ignora atunci când va desemna pe viitorul organizator al Olympiadei.

Roma nu va fi susținută de majoritatea federalilor

Dupăcum se știe, organizarea Olympiadei din 1940 este disputată de Roma și Tokio.

Italienii vor cere organizarea și pe motivul că Roma este așezată mult mai convenabil — din punct de vedere geografic — față de majoritatea statelor participante.

In 1932, de pildă, echipele europene au fost nevoite să suporte un obositor și scump volaj la Los Angeles. Nu au fost puține acele națiuni cari au trebuit să renunțe, din aceste cauze, la deplasare.

Italia este însă centrul Europei și punctul de legătură între Europa, Asia și Africa.

Principalele centre europene sunt astfel situate, în linie aviatică, față de Roma:

Berna: 700 km.; Berlin: 1500; Oslo: 1850; Copenhaga: 1600; Stockholm: 2000; Londra: 1400; Leningrad: 2600; Moscova: 2400; Ankara: 1800; Istanbul: 1700; Sofia: 1100; București: 1140; Belgrad 900; Viena: 1000; Budapesta: 1000; Cairo: 2700; Atena: 1200; Tiflis: 2500; Alep: 2360; Dublin: 1900; Praga: 1100; Varșovia: 1500; Paris: 1100; Bruxelles: 1100; Madrid: 1400; Lisabona: 1850; Tunis: 750; Tripolis: 1150.

In aceste condițiuni, italienii speră că vor fi susținuți de toate statele europene.

Campania de lucrări

Optimismul este atât de puternic, încât italienii au conceput toate planurile în ce privește campania de lucrări pentru Olympiadă.

Printre primele realizări va fi construirea unui palat al sporturilor.

Este vorba de un palat care va avea o capacitate de 50.000 spectatori. Palatul care va cuprinde între altele și o pistă de 500 metri, va fi inaugurat în Mai 1935.

Stadionul olympic

Pista va avea 1500 metri, cu o linie dreaptă de 200 metri și cu culoare de 1 22 m. lărgime.

Acelaș stadion va avea o piscină cu 18 și 50 metri, dimensiuni, cu o trambulină de 10 metri înălțime, o tribună de 1000 persoane și 1000 de cabine.

Piscina acoperită va avea 100 m. lungime și 25 m. lărgime.

Terenurile de tennis vor fi în număr de opt. Cele pentru finală sunt împrejmuite de o tribună pentru 4000 de spectatori. Aceleași terenuri pot servi și pentru hockey pe ghiață.

Pentru tragerea la semn, actualul poligon destul de vast, va fi renovat.

Pentru ciclism va fi construit un velodrom care va fi înconjurat de o tribună pentru 20.000 de persoane.

L. L.

România a dispus de Belgia cu 2-1 (1-0, 0-0, 1-1) în campionatul de hockey pe ghiață dela Davos

Rezultatele primei zile

DAVOS, 19 (Rador). — Prima zi a campionatului mondial de hockey pe ghiață, care a adunat 15 națiuni, și-a inaugurat turneul printr'o deschidere oficială. Această festivitate a avut loc la orele 10.30, pe stadionul de ghiață al orașului. La această oră toată activitatea din localitate și-a întrerupt cursul obișnuit, magazinele suspendându-se pentru acest ceremonial.

Națiunile concurente cu steaguri și placarde au defilat din centrul orașului până la stadion prin fața membrilor comitetului organizator.

S'au jucat 7 matchuri, câte două în primele trei serii, iar în seria 4-a numai un singur match.

IN SERIA 1

Elveția a învins Suedia cu 6—1 (4—; 1—1; 1—0).

Ungaria a învins Olanda cu 6—0 (3—0; 3—0; 0—0).

IN SERIA 2

Italia a învins Germania cu 2—0 (1—0; 1—0; 0—0).

Franța a învins Polonia cu 3—2 (1—0; 2—0; 0—1).

IN SERIA 3

Cehoslovacia a învins Austria cu 2—1 (0—0; 1—1; 1—0).

ROMANIA a învins Belgia cu 2—1 (1—0; 0—0; 1—1).

IN SERIA 4

Canada a învins Anglia cu 4—2 (0—1; 2—0; 2—1).

Echipa României a fost formată astfel: Maiesciuk, Buia, Anastasiu, Ticu, Botez, Vakar, Cantacuzino, Rabinovici și Suk.

In prima pauză românii au dominat jocul impunându-și tactica lor. In repriza doua belgienii au reușit o apărare bună, iar în repriza treia cu toate că România a avut un joc mai bun, a realizat un scor egal.

Ultima partidă *)

Vagabondul și-a pus desaga pe pământ și a rămas câteva clipe nemișcat, ezitând.

Alături, echipa își termina antrenamentul. Pe pământul înghețat de frig, atacanții și mijlocașii înaintau prin passe scurte în timp ce fundașii și portarul se străduiau să-i respingă. Vagabondul începu, tiptil-tiptil, să înainteze, până se găsi în mijlocul terenului, între jucători, și cum mingea trecea pe lângă el o stopă brusc. Și atât de precis, încât jucătorul care o urmărîa, trase un «luft».

Antrenorul nu știa multe; nimic nu-l putea împiedica de la îndeplinirea misiunii sale. Adus din Anglia pentru a conduce pe acești unsprezece francezi la victorie, el le scotea sufletul cu antrenamente grele, istovitoare.

Apariția acestui bețiv, atât de murdar, atât de respingător, îl scoase din sărite. Vântul rece îi sufla prin ghetele desfăcute, obrazul nu se vedea prin barba murdară, cenușie. Nu se observa decât ochiul drept tumefiat și gura însângerată Brațele cădeau dealungul corpului, cu palmele deschise. Pe umerii săi aplecați atârna o întreagă viață de mizerie și de desamăgiri.

A vrut săvorbească și buzele au făcut o grimasă. Cum, dracu', să explici acestor necunoscuți că n'a putut rezista dorinței de a fi printre ei și de a juca la fel ca altă dată?....

Aplecă fruntea. Nu, nu trebuie să se mai gândească la trecut.

Eri chiar, ca în fiecare seară, el băuse și a fost dat afară în stradă — ca un câine — în pumni și lovituri de picioare. Acum, el este un alt om: din balon, pe care-l ținea sub picioare, simția urcându-i-se în trup o căldură ciudată. Intreaga lui tinerețe i se desvălnia înaintea ochilor...

Crezu că aude apeluri îndepărtate, un entuziasm indescriptibil în care numele său revenea mereu, din ce în ce mai tare...

— Ia piciorul de pe minge, vagabondule! i se adresă o voce puternică.

El păru că se deșteaptă. In fața lui, un tânăr în tricou vărgat, îl apostrofă. Ridicând privirea, vagabondul observă la douăzeci de metri mai departe, barele porții.

— Ia piciorul! repetă jucătorul.

Ceiace urmă n'a putut uita nimeni din cei cari asistară. A început ca un coșmar: vagabondul se îndreptă din trup și cu toții constatară că e înalt, voinic și că umerii săi erau largi, iar pieptul vânjos. Pe deasupra interlocutorului său, el privia spre portar, care aștepta cu mâinile în șolduri. La prima încercare de a i se scoate balonul, el reuși să păstreze mingea cu un gest de începător. Un dribling grosolan. A doua oară, reflexul său a fost mult mai iute și cum jucătorul făcea o a treia încercare, el îl evită cu o feință de toată frumusețea și, în plină viteză, cu balonul la picior, el se îndreptă spre poartă.

(Va urma)

*) *Nuvela aceasta este premiată de gazeta pariziană «Football» și aparține contelui Raymond Albeck.*

Echipa de rugby a României joacă azi la Lyon

Continuând turneul său în Franța, echipa națională de rugby a României joacă azi ultimul său match din turneu contra selecțiunii comitetului din Lyon.

Alcătuirea inițială a echipei naționale, defecțiunile survenite în timpul turneului ca și ultimul rezultat dela Paris, nu ne dau nici o speranță în partida de azi.

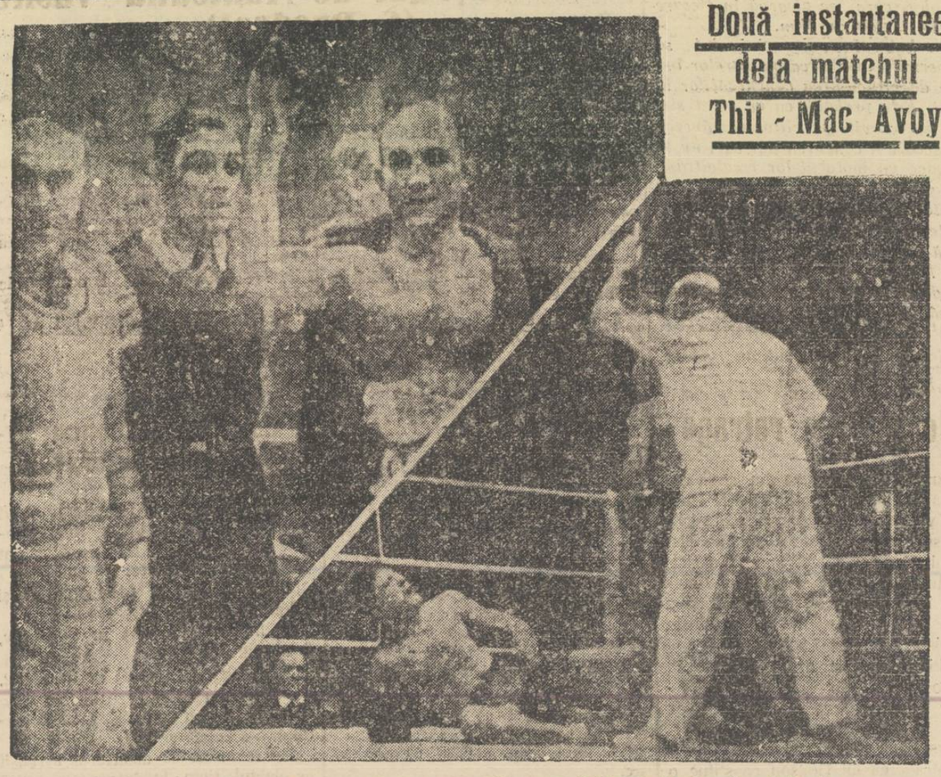
E cel mai dificil adversar pe care-l întâlnim.

Rămâne însă de văzut cu ce scor vom fi învinși.

Aceasta-i singura problemă.

Cine cunoaște rugbyul francez și țăria reprezentativei din Lyon, nu se mai poate îndoi că vom fi învinși.

Două instantanee dela matchul Thil - Mac Avoy



Stânga: **Thil răspunde aclamațiilor publicului, după victorie**
Dreapta: **Mac Avoy, cade pentru prima oară. Arbitrul în cepe să numere**

Eri a început rallye-ul automobilist Monte Carlo

Din București au luat startul șase concurenți. Mișu Sontag a plecat dela Palermo.

Marea cursă de turism în automobil-rallye-ul Monte Carlo — a început eri, când s'au dat plecările concurenților cari și-au ales drept puncte de start, orașele Atena, București, Palermo, Talin și Umea.

Disputându-se anul acesta pentru a 14-a oară, această competițiune cu reputație mondială a întrunit și de data aceasta adeziunile celor mai încercați turiști ai Europei.

Condițiunile excesiv de grele ale acestei competițiuni nu au înfricoșat pe specialiști, astfel că numărul participanților a atins cifra 160. Și, în mod obișnuit, foarte puțini sunt aceia cari nu-și respectă angajamentele. Deci, întrecerea este pasionantă nu numai datorită condițiunilor cuprinse de regulament ci și prin marele număr al acelora cari și-au pus candidatura la victorie.

IN CE CONSTA CONCURSUL

Competițiunea cu punct final la Monte-Carlo, constă dintr'o întrecere de rezistență cu ridicată medie impusă. Concurenții sunt obligați să acopere prima parte a parcursului, cu o medie orară de 40 km. iar ultima mie de kilometri, cu 50 km. pe oră. Și de notat că ei trebue să respecte aceste viteze orare și între punctele de control.

In caz de egalitate între concurenți o probă complimentară de 1500 metri, a cărei medie orară va fi de 50 km. pe oră, va stabili învingătorul.

ITINERARIILE

Itinerariile rallye-ului sunt selecționate de așa manieră, încât să conțină mai toate centrele importante ale Europei, pentru ca în acest mod, competițiunea să-și poată atinge scopul, desemnat prin însăși titlul pe care îl poartă.

Deci, vor veni la Monte-Carlo, automobiliști plecați atât din țările îndepărtate ale continentului cât și din țările din mijlocul lui.

BONIFICAȚII

Pentru fiecare punct de plecare se prevede o bonificație de puncte care se acordă concurenților, în raport cu distanța dintre locul startului și Monte Carlo. Cele mai mari bonificații (1000 puncte) se atribue concurenților plecați dela Atena, București, Palermo, Talin și Umea.

S'ar părea că prin bonificații se acordă avantaje unora dintre concurenți. Realitatea nu este însă aceasta, întrucât cei cari beneficiază de un punctaj inițial mai mare sunt handicapați de duritatea parcursului și a obstacolelor naturale.

Astfel fiind, nu se poate spune că regulamentul păcătuește prin ceva. De altfel, el este opera unor specialiști rutinați cari știu să aprecieze raporturile dintre distanțe și bonificația inițială.

ITINERARIILE

Itinerariile rallye-ului sunt selecționate de așa manieră, încât să conțină mai toate centrele importante ale Europei, pentru ca în acest mod, competițiunea să-și poată atinge scopul, desemnat prin însăși titlul pe care îl poartă.

Deci, vor veni la Monte-Carlo, automobiliști plecați atât din țările îndepărtate ale continentului cât și din țările din mijlocul lui.

Plecările din București

După cum am arătat mai sus, plecările din București s'au dat eri după amiază sub controlul oficialilor și în regia Automobil clubului regal român.

Starturile s'au dat din fața sediului ACRR.-ului unde se adunase din timp, o mulțime imensă în care am remarcat pe toți aceia cari se interesează de bunul mers al treburilor automobiliste.

Au luat plecarea, în ordine și la intervale de un minut, următorii concurenți:

Ing. Barbu Neamțu *(10), având la bord pe mecanicul Carlo Ciello.*

Hanganutz *(57), însoțit de Sirliucan și dr. Buia, reprezentantul Automobil clubului regional Cluj.*

Martin Weisz *(98), însoțit de Eugen Fehervary, Ștefan Domadidi și Ladislau Csapo.*

Locot.-col. Alexandru Berlescu *(65), având la bord pe căpitan aviator George Olteanu și inginer Radu Manicatide.*

Marin Butculescu *(141), cu George Ghica și Vintilă Frumușanu la bord.*

Curt Graff *(154), însoțit de d-ra Fridl Hocnisch și mecanicul Hans Sacowski.*

Contele de Lamarche *(Belgia), care anunțase că pleacă din București, a comunicat în ultimul moment, că a optat pentru alt centru.*

CONCURSUL SERVICIULUI DE CIRCULAȚIE

Cu ocazia plecării concurenților în rallye-ul Monte Carlo, am fost foarte frumos impresionați de largul concurs oferit Automobil clubului de către serviciul nostru de circulație.

Mulțumită solicitudinii d-lui chestor Alfred Paximade, care a venit personal la fața locului, plecările s'au dat în perfecte condițiuni. In plus, concurenții au fost puși la adăpost de posibilitatea intervenirii unui accident, prin aceia că d. Paximade, un desăvârșit și convins sportiv, a dispus oprirea circulației pe arterele pe cari concurenții se îndreptau spre șoseaua Kiselef.

MAȘINELE

Dintre mașinele cari au luat plecarea din București, cel mai mult ne-a impresionat aceia a colonelului Alexandru Berlescu. Prevăzută cu o caroserie aero-dinamică, construită de fabrica S. E. T. sub directa supraveghere a d-lui ing. Gr Zamfirescu, mașina cu No. 65, era echipată cu toate cele necesare străbaterii unor drumuri troenite. Inarmată cu ski și chenilă, trăsura se prezenta admirabil și constituia o garanție de succes.

De altfel, nu este nici o mirare că d. colonel Berlescu a plecat la drum cel mai bine pregătit. D-sa a mai făcut acest rallye de șase ori și cunoaște dificultățile pe cari le are de întâmpinat.

Deasemenea se prezentau bine echipajele conduse de Marin Butculescu și inginer Barbu Neamțu. Și acești doi piloți au fost foarte prevăzători și au luat la bord uneltele necesare unei călătorii pe care o vor efectua prin viscol și zăpezi.

Germanul Curt Graff nu ni s'a părut prea bine înarmat, iar elujenii Weisz și Hanganutz, credem că au plecat la drum numai spre a se afla în treabă. Cu echipamentul de care dispun nu credem să ajungă prea departe.

DRUMURILE

Cu toate că serviciile tehnice ale județelor noastre au dat un larg concurs organizatorilor, răspândind pe parcurs numeroase echipe de lucrători destinate să deszăpezească drumurile, parcursul nu se prezintă prea strălucit. In apropierea Foeșanilor zăpada este mare și va însemna un serios obstacol.

Prin Moldova, drumurile sunt mai bunicele ca și în Bucovina unde eri la prânz străluceau soarele.

Vestile de dincolo de granițe sunt rele.

Astfel, Automobilului club i s'a telegrafiat eri dimineață că șoseaua Sneatin-Lemberg este acoperită pe impracticabilă, viscolul este în toi pe acolo și muncitorii puși să desfunde drumul nu pot lucra cu eficacitate.

CATEVA DECLARAȚII

Inainte de plecare am putut schimba câteva cuvinte cu protagoniștii plecați din București.

COLONELUL BERLESCU

ne-a declarat că are mare încredere în mașina sa și în utensilele pe cari le-a adoptat.

«Ski-urile și chenilele pe cari le pot monta și demonta în 35 minute îmi vor fi de mare folos. Deasemenea cred că îmi va servi foarte mult, tancul de rezervă care ia 240 litri de benzină și-mi permite o rază de acțiune de 1800 km.

«Voi adăuga că, în mașina ce pilotez, unul din pasageri poate dormi complect culcat, astfel că din punctul de vedere al odihnei nu vom avea niciunul să ne plângem.

MARIN BUTCULESCU

a fost scurt.

«Nu am prea mari speranțe de succes dar ceiace îți pot spune este că voi trage cu toată bună voința și nu voiu renunța la cursă decât cu prețul ruperii diferențiarului.

Ing. BARBU NEAMȚU

și mai laconic.

«Merge, merge. Și cred că va merge până la urmă.

JENNY DUMITRESCU